

Triumph GT6

CARATTERISTICHE

Carrozzeria: Vettura di gran turismo a 2 porte e 2 posti. Carrozzeria in pannelli d'acciaio. Parabrezza curvato. Porte con cerniere anteriori. Finestrini sollevabili a manovella e sportellini girevoli paracorrente.

Tappezzeria: P.V.C. plastica espandita tipo pelle.

Equipaggiamento generale: Maniglia imbottita per sostegno passeggero. Imbottitura e copertura di similpelle P.V.C. nero non lucido nella parte superiore del cruscotto, nel ripiano per pacchi e nella parte centrale delle porte. Plancia strumenti di legno. Tappeti vellutati. Attacchi per cinghie di sicurezza. Bracciolo centrale imbottito. Tergicristalli a ritorno automatico a due velocità con motore elettrico sotto il cofano. Dispositivo gemello per lavaggio parabrezza. Due avvisatori acustici a tono sonoro. Piatti di ricopritura mozzi e tappo di riempimento benzina cromati. Rifinimenti di ruote in acciaio inossidabile. Ruota di ricambio con pneumatico. Borsa attrezzi, girabacchino e cricco.

Illuminazione: Fari anteriori incassati e sigillati, con lampade a messa a fuoco fisso. Fanali di parcheggio separati con lampeggiatori. Fanali posteriori, avvisatori di frenatura e riflettori integrati. Illuminatore di targa cromato. Due lampade di retromarcia.

Strumenti: Contachilometri, tachimetro, indicatore di temperatura, indicatore del carburante. Luci spia di fascio principale fari, pressione d'olio, accensione ed indicatori di direzione.

Comandi: Volante di 38 cm. a tre raggi con copertura di cuoio (comando a cremagliera) con regolazione telescopica di 10 cm. Chiave d'accensione, tirante per valvola dell'aria, interruttore per tergicristalli, pulsante per lavacristallo, e interruttore generale di fari nel cruscotto sotto gli strumenti. Selezione dei fari a mezzo leva situata sulla colonna di sterzo, con interruttore per fari abbaglianti. Indicatori di direzione a spegnimento automatico azionati da leva sulla colonna di sterzo. Pulsante per comando avvisatore acustico sul mozzo del volante.

Bagagli: Ripiano per pacchi. Ampio bagagliaio dietro i sedili con tasche al disotto.

Dimensioni:

Lunghezza	mm. 3685
Larghezza (compresi maniglie porte)	mm. 1448
Altezza (vuoto)	mm. 1195
Passo	mm. 2110
Carreggiata anteriore	mm. 1245
Carreggiata posteriore	mm. 1220
Altezza libera dal suolo (a pieno)	mm. 102
Raggio di sterzata	m. 3,8
Larghezza di sedile (individuale)	mm. 405
Larghezza dei sedili tra le due porte	mm. 1145
Distanza tra sedile e tetto	mm. 864
Distanza tra volante e schienale del sedile	mm. 482
Massima altezza interna	mm. 986
Capacità bagagliaio	m³. 0,42

Capacità

Serbatoio benzina	litri 44,3
Motore	litri 4,5
Scatola cambio	litro 0,85
Assale posteriore	litro 0,57
Sistema raffreddamento e riscaldatore	litri 6,2

Peso:

A secco	kg. 813
Completo	kg. 865
Peso lordo massimo	kg. 1087

Telaio: A doppi supporti, di profilato a U; con supporti per il sollevamento.

Motore: 6 cilindri, 1998 c.c. Alesaggio 74,7 mm. Corsa 76 mm. Rapporto di compressione: 9,5:1. Pistoni in lega d'alluminio. Valvole con azionamento ad aste. Albero a gomiti a 4 cuscinetti, stampato in acciaio. Ventilatore a sei pale, da 317 mm. Lubrificazione a pressione, dalla coppa ai cuscinetti dell'albero motore, testa di biella e cuscinetti dell'albero a gomiti. Filtro dell'olio a flusso pieno. Carburatori gemelli Stromberg a tiraggio laterale. Frizione idraulica tipo diaframma da 216 mm.

Scatola cambio: 4 marce in avanti e retromarcia. Tutte le marce in avanti sincronizzate. Ingranaggi elicoidali silenziosi.

	Quarta	Terza	Seconda	Prima	Retromarcia
Rapporti	1	1,25	1.78	2.65	3.10
Rapporti totali	3,27	4,11	5,82	8,66	10.15

Albero di trasmissione con cuscinetti a rullini. Semialberi oscillanti.

Prestazioni:

Massima potenza	95 CV al freno a 5000 giri/min.
Massima coppia	16,22 kgm. a 3000 giri/min. (equivalente ad una pressione media effettiva di 10,2 kg/cm².)

Velocità del motore:

alla velocità stradale	Quarta	Terza	Seconda	Prima
di 10 km/h.	309	387	551	800

Velocità stradale alla velocità di stantuffo di 762 m/min. in quarta: 162,5 km/h.
Velocità stradale a 1000 giri/min. in quarta: 32,4 km/h.

Massima velocità permissibile in marce intermedie: (correspondiente a velocità del motore di 6000 giri/min.)

Marce	km/h.
3a	154
2a	109
1a	74

Sospensione: ANTERIORE — Sospensione indipendente di bassa periodicità con parti a forca con bussole di gomma. Molle elicoidali controllate da ammortizzatori telescopici idraulici ad azione diretta. Barra antirullio. POSTERIORE — Sistema indipendente ad asse oscillante con balestre trasversali ed aste a raggio. Ammortizzatori telescopici. Cuscinetti a sfere e a rullini nei mozzi.

Freni: Freni a disco di 549 mm. alle ruote anteriori. Freni a tamburo di 205 mm. dia. x 32 mm. di larghezza a ganasce comprimente e condotte per le ruote posteriori. Superficie frenante totale 1677 cmq. Il pedale comanda tutti i freni idraulici. Il freno a mano, montato centralmente, opera soltanto quelli posteriori, con azione meccanica.

Ruote: Dischi d'acciaio; cerchi tipo J da 11,4 mm.

Accelerazione:	Scarto di velocità	Tempo in sec.
	32-64 km/h.	7,5
4a Marcia	48-80 km/h.	7,4
	64-97 km/h.	7,6
Con il cambio	0-80 km/h.	7,6
	0-97 km/h.	11,1

Velocità massima: 172 km/h. a seconda delle condizioni.

Frenatura: Massima decelerazione 10, g, equivalente a possibilità di fermata in 9,14 metri da una velocità di 48 km/h.

CONDIZIONI DI VENDITA

Il Gruppo Standard-Triumph si riserva il diritto di alterare i prezzi in qualsiasi momento e tutti i prodotti saranno fatturati a seconda del prezzo corrente al momento della consegna, franco fabbrica.

Al vendere qualsiasi veicolo, la Casa si riserva inoltre il diritto di effettuare, prima della consegna e senza alcun preavviso, eventuali alterazioni o modificazioni nella specificazione, nella costruzione o nell'equipaggiamento di esso quali descritti nelle sue varie pubblicazioni.

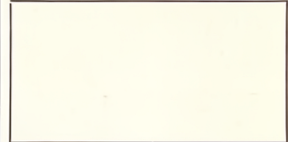
Sebbene si siano presi tutti gli accorgimenti intesi a garantire che questa pubblicazione sia esatta, la Casa non si assume responsabilità alcuna per eventuali errori od omissioni.

Ampia Garanzia

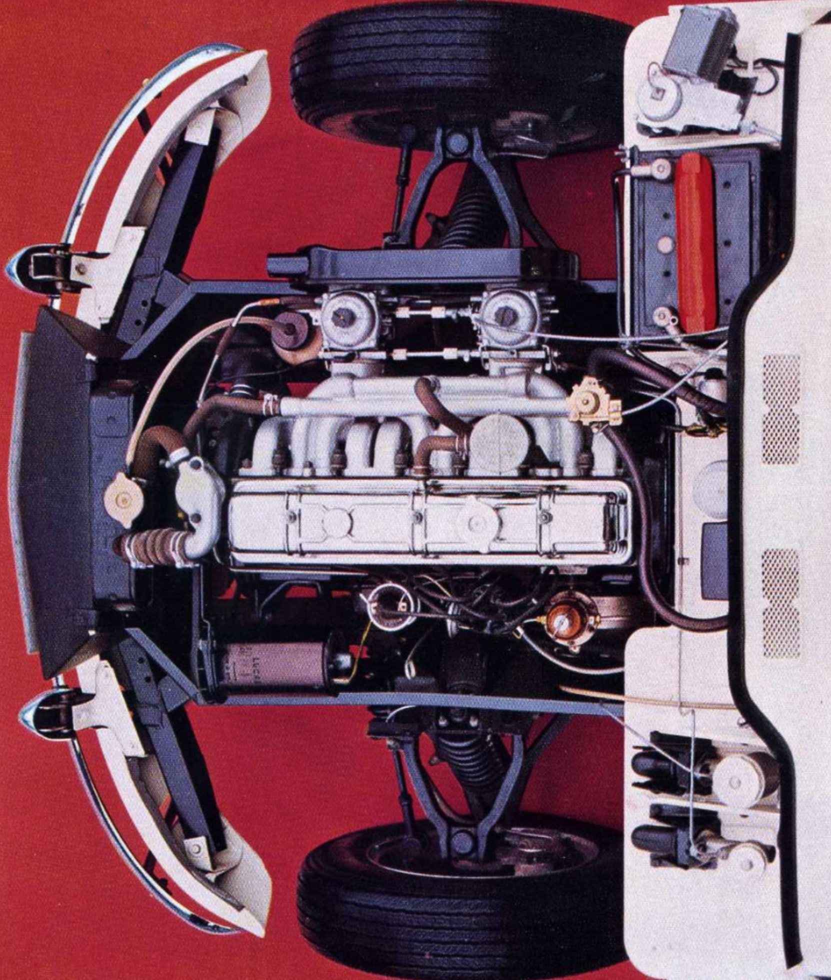
Servizio ricambi "Stanpart" in tutto il mondo



COVENTRY INGHILTERRA



374/867/IT. Printed in England



Ferma la GT6 appare bella ma nervosa, impaziente quasi di darsi alla fuga. Il suo motore da 1998 c.c. sviluppa ben 95 HP : una potenza ragguardevole al servizio del pilota.
Provatela: girate la chiave del quadro e dopo appena 7 secondi starete viaggiando a 74 km/h. in prima. In quarta passerete da 65 a 96 km/h. in appena 7,5 secondi e da 80 a 113 km/h. in soli 8,5 secondi. Accelerazione indiscutibilmente brillante che i 6 cilindri della GT6 sono capaci di sviluppare disinvoltamente. Ci vogliono una meccanica d'alta precisione e 6 cilindri per produrre un motore che, sia in quarta che accelerando in terza fino a 155 km/h., sia sempre un esemplare di dolcezza.

Formula di successo
Illustre capostipite della GT6 è la Triumph Spitfire che a Le Mans conquistò il primo e secondo posto nella classifica di categoria. La differenza più notevole tra le due vetture è rappresentata dal motore che nella GT6 è più potente. Il resto — carrozzeria, telaio, sospensioni a ruote indipendenti, freni anteriori a disco — segue la gloriosa tradizione delle Spitfire. Essi offrono stabilità, tenuta di strada e frenata che da sole bastano a far vincere le grandi corse e prestazioni che fanno sentire il pilota a suo agio: sicuro di se stesso e della sua macchina. Il motore della GT6 ha ricevuto i natali alla Standard-Triumph che, come testimonia la lunga collana di successi ai rally di Le Mans e di Sebring, è anche il luogo di nascita di vetture destinate a cingersi di allori.



Ferma la GT6 appare bella ma nervosa, impaziente quasi di darsi alla fuga. Il suo motore da 1998 c.c. sviluppa ben 95 HP : una potenza ragguardevole al servizio del pilota.
Provatela: girate la chiave del quadro e dopo appena 7 secondi starete viaggiando a 74 km/h. in prima. In quarta passerete da 65 a 96 km/h. in appena 7,5 secondi e da 80 a 113 km/h. in soli 8,5 secondi. Accelerazione indiscutibilmente brillante che i 6 cilindri della GT6 sono capaci di sviluppare disinvoltamente. Ci vogliono una meccanica d'alta precisione e 6 cilindri per produrre un motore che, sia in quarta che accelerando in terza fino a 155 km/h., sia sempre un esemplare di dolcezza.

Formula di successo
Illustre capostipite della GT6 è la Triumph Spitfire che a Le Mans conquistò il primo e secondo posto nella classifica di categoria. La differenza più notevole tra le due vetture è rappresentata dal motore che nella GT6 è più potente. Il resto — carrozzeria, telaio, sospensioni a ruote indipendenti, freni anteriori a disco — segue la gloriosa tradizione delle Spitfire. Essi offrono stabilità, tenuta di strada e frenata che da sole bastano a far vincere le grandi corse e prestazioni che fanno sentire il pilota a suo agio: sicuro di se stesso e della sua macchina. Il motore della GT6 ha ricevuto i natali alla Standard-Triumph che, come testimonia la lunga collana di successi ai rally di Le Mans e di Sebring, è anche il luogo di nascita di vetture destinate a cingersi di allori.



Tutta GT e confort

Cominciamo dai sedili. Accoglienti . . . fanno della GT6 un salottino su 4 ruote. Soffici, di forma e di altezza adeguata, capaci di mantenere gli occupanti inchiodati ad essi nelle curve. Entrambi scorrevoli. Il piantone è regolabile ed il volante di tipo sportivo è ricoperto di pelle. Tappeti spessi e vellutati. La plancia, la base dei finestrini ed il ripiano portaoggetti sono rivestiti in P.V.C.

Gli strumenti sono raggruppati in un pannello impiallicciato ed in posizione assai vantaggiosa. L'indicatore del livello del carburante ed il termometro dell'acqua sono in posizione centrale. La luce spia dei proiettori è incorporata nel contachilometri e quella della pressione dell'olio nel tachimetro.



Stile e linea da 170 km. orari

Quando la GT6 è in piena corsa, ogni sua linea, ogni sua curva — dai proiettori incassati alla coda sfuggente — sembrano svanire nell'aria. Eppure, dimenticato per un istante il clamore delle alte velocità, la GT6 fà assegnamento su un solo fattore pratico, elementare, semplice: la superba meccanica della Leyland che ha superato a pieni voti la prova del fuoco su tutti i circuiti del mondo. La GT6 è la vettura che è tanto veloce quanto di sicuro affidamento, tanto volatile quanto sicura.

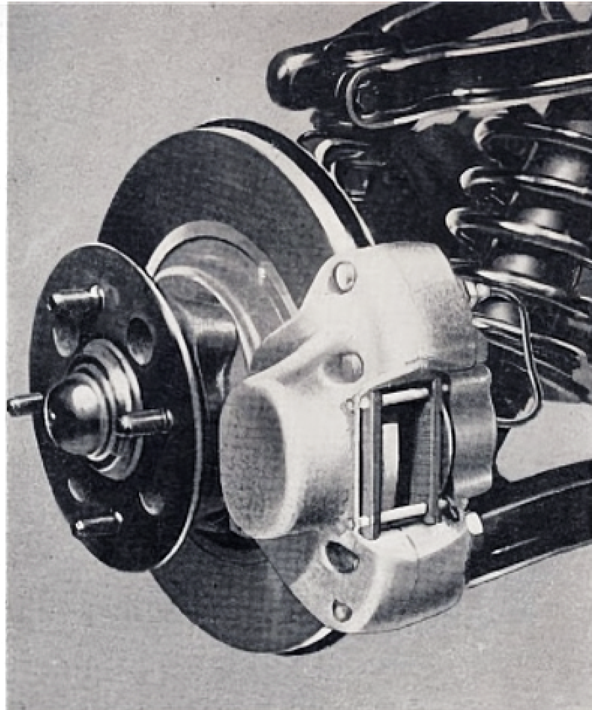
Prestazioni Dotata com'è di potente accelerazione—per essere più esatti 0-96 km/h. in 11,1 secondi con partenza da fermo — la GT6 Vi porta a destinazione in brevissimo tempo. Alle velocità intermedie, la sicurezza è degna alleata della soddisfazione. Valori di ripresa come 65-95 km/h. in 7,5 secondi in quarta riducono il tempo necessario per i sorpassi drasticamente tanto che l'extra margine di sicurezza può venire computato in secondi.

Sicurezza Il parabrezza panoramico è di vetro di sicurezza ed il piantone è telescopico: in caso di impatti violenti non torna verso il guidatore. Tutte le porte sono munite di serrature che non si aprono se coinvolti in sinistri stradali. Altri fattori di sicurezza sono: imbottitura tutt'attorno la plancia, maniglia d'appiglio, lavaparabrezza a due spruzzatori, tergitori a due velocità, avvisatori acustici a due tonalità. Le sospensioni a ruote indipendenti conferiscono stabilità nelle curve e tenuta di strada perfetta. I freni a disco anteriori offrono grande affidamento anche su terreno bagnato e rimangono esenti da fading dopo us ointenso e continuo. Il coperchio del cofano è incernierato in avanti e non può aprirsi mentre la vettura è in marcia. Quando si parla di sicurezza, il pensiero corre alla GT6.

Capacità trasporto bagagli

Al pilota ed ai passeggeri della GT6 non fà certamente difetto lo spazio: perchè dovrebbe farlo ai bagagli? Il piano di carico della GT6 misura cm. 107 x 105, capace di accogliere tre valigie. La porta posteriore è larga cm. 86. Altro spazio utile per i bagagli è disponibile sotto al piano di carico. Questa è una vettura che in quanto a bagagli può trasportare più di un pettine e di uno spazzolino da denti!





Freni

Alla velocità effettiva di 48 km/h. lo spazio d'arresto della GT6 è di m. 9,15. L'avantreno, dove viene sviluppato il 70% dello sforzo frenante, è munito di freni a disco.

A destra Vi presentiamo un cortometraggio della GT6. Per godere appieno lo spettacolo, a colori e 3 dimensioni, rivolgeteVi al Concessionario locale che sarà ben lieto di mettersi a Vostra disposizione.

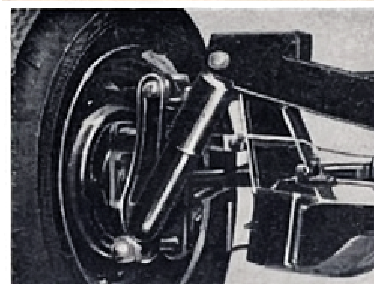
1. La sospensione a ruote indipendenti assicura una stabilità paragonabile alla grande potenza del motore.

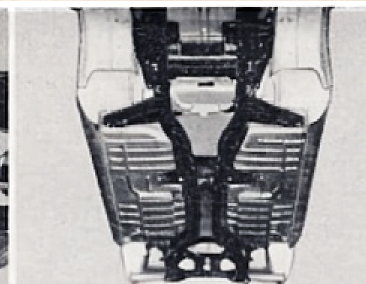
2. Sotto alla carrozzeria di stile aerodinamico e di peso leggero, alberga una notenza da bolide. Il telaio, a doppia struttura ed intelaiature a sbalzo, è costruito con elementi d'acciaio scatolati. La capacità di rimorchio della GT6 è immensa.

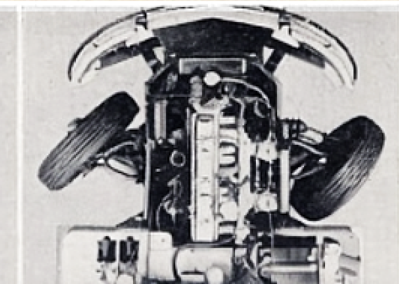
3. Il diametro di sterzata della GT6, rispetto a quello della vettura "più vicina", è ridotto di ben **2 metri.**

1	2	3
Sospensione	Telaio	Diametro di sterzata










GT
TRIUMPH
FWK 319D